

# Soual

## Itinéraire de substitution

### *Rappel des décisions antérieures*

#### **Extraits de la décision du Préfet de région à l'issue de la concertation sur les échangeurs et l'itinéraire de substitution (novembre-décembre 2011)**

##### **Pour la zone d'échange de Soual**

« Le positionnement à l'Est de Soual, permettant de desservir le centre de Soual et la zone d'activités, recueille le consensus des élus locaux. La réalisation d'un échangeur supplémentaire à l'Ouest de la déviation de Soual, à environ 3 kilomètres de l'échangeur Est, aurait une incidence sur la subvention d'équilibre particulièrement importante. Seul l'échangeur situé à l'Est de la déviation actuelle de Soual est retenu. La réflexion sur les circulations locales sera poursuivie.

##### **Pour la déviation de Soual**

« La déviation de Soual étant intégrée à l'autoroute, l'itinéraire de substitution sera la RD 926 et la RD 622 dans la traversée de Soual. Cet itinéraire est interdit aux poids lourds par un arrêté municipal et ceux-ci seraient donc amenés à emprunter l'autoroute ; pour les trafics Nord - Sud, cet itinéraire se ferait via les échangeurs de Puylaurens et de Soual Est. Ce point a provoqué de nombreuses réactions de la part des élus locaux lors de la concertation. Afin de mieux éclairer cette question, les études et l'analyse des circulations locales se poursuivront ».

#### **Extraits de la décision du secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche du 22 avril 2014 donnant son accord pour la poursuite du projet d'autoroute sous forme de concession autoroutière**

« Le projet devra respecter un objectif de coût plafond de 420 millions d'euros HT, valeur 2020, afin d'être compatible avec une participation de l'Etat fixée à 50 % du besoin estimé de la subvention publique pour un tel scénario, soit 90 millions d'euros, valeur 2020.

Les conséquences financières sur le montant de la subvention publique des mesures qui pourraient toutefois être décidées, dans le cadre de la mise au point du projet, afin de limiter les effets de la mise à péage pour l'usager local ou d'assurer une desserte plus fine des territoires traversés devront être, le cas échéant, prises en charge intégralement par les collectivités locales ».

## Situation actuelle

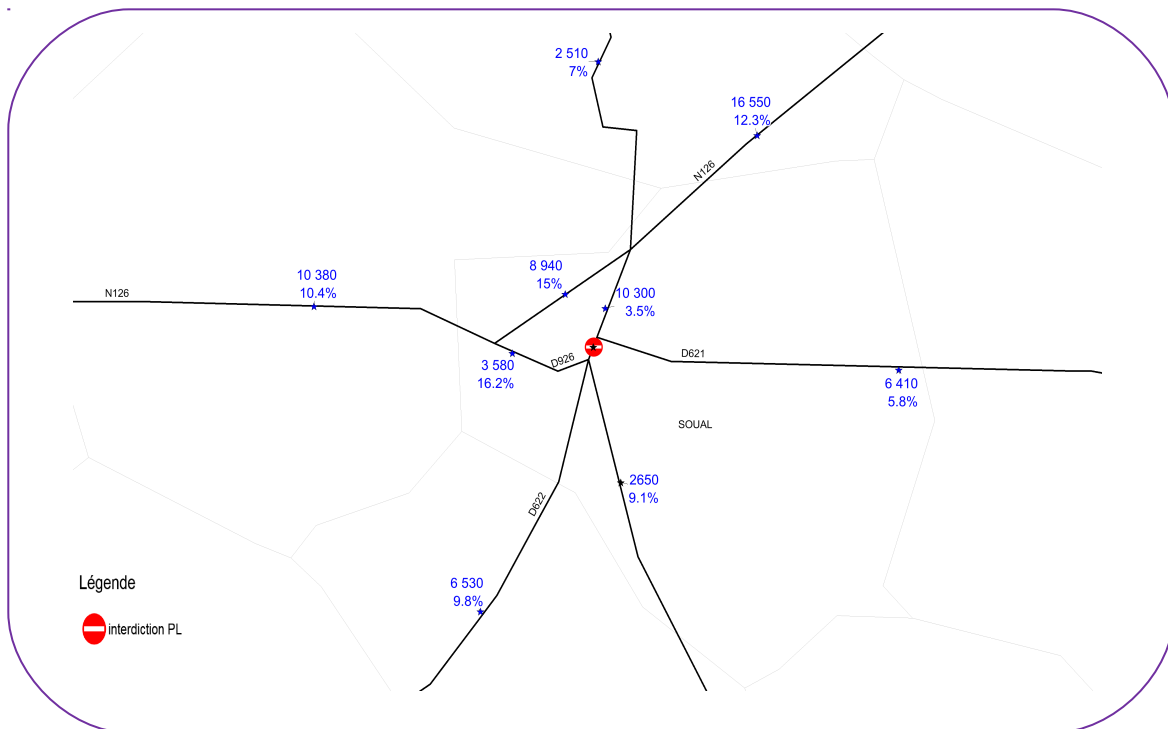
La ville de Soual a interdit la circulation des poids lourds dans sa traverse par arrêté municipal du 15 septembre 2011. Celui-ci oblige les camions à contourner la commune en empruntant la RD 926 (ou « route de Toulouse ») et la déviation de Soual (cf. schéma ci-dessous).

La municipalité de Soual a accompagné cet arrêté d'un réaménagement de la traverse de Soual et notamment du carrefour à feux sur les RD 926 - RD 622.



Les comptages routiers effectués en juin 2014 indiquent un trafic de 360 poids lourds par jour en moyenne sur la RD 622 dans le centre de Soual, ce qui représente 3,5 % du trafic total. Les poids lourds circulent essentiellement sur la RD 926 et la RN 126, déviation de Soual.

A noter également un trafic important dans le centre de Soual avec plus de 10 000 véhicules par jour mais avec une présence de poids lourds très faible. L'interdiction dans le centre est respectée : les poids lourds se reportent sur la déviation de Soual.



Un poste d'enquête situé sur la RD 622 au niveau de Lescout a permis d'identifier les origines et destinations des poids lourds circulant dans le sens Revel – Soual.

En juin 2014, sur un jour représentatif, 70 poids lourds ont été interrogés, ce qui représente environ 20 % du trafic poids lourds journalier sur cette section.

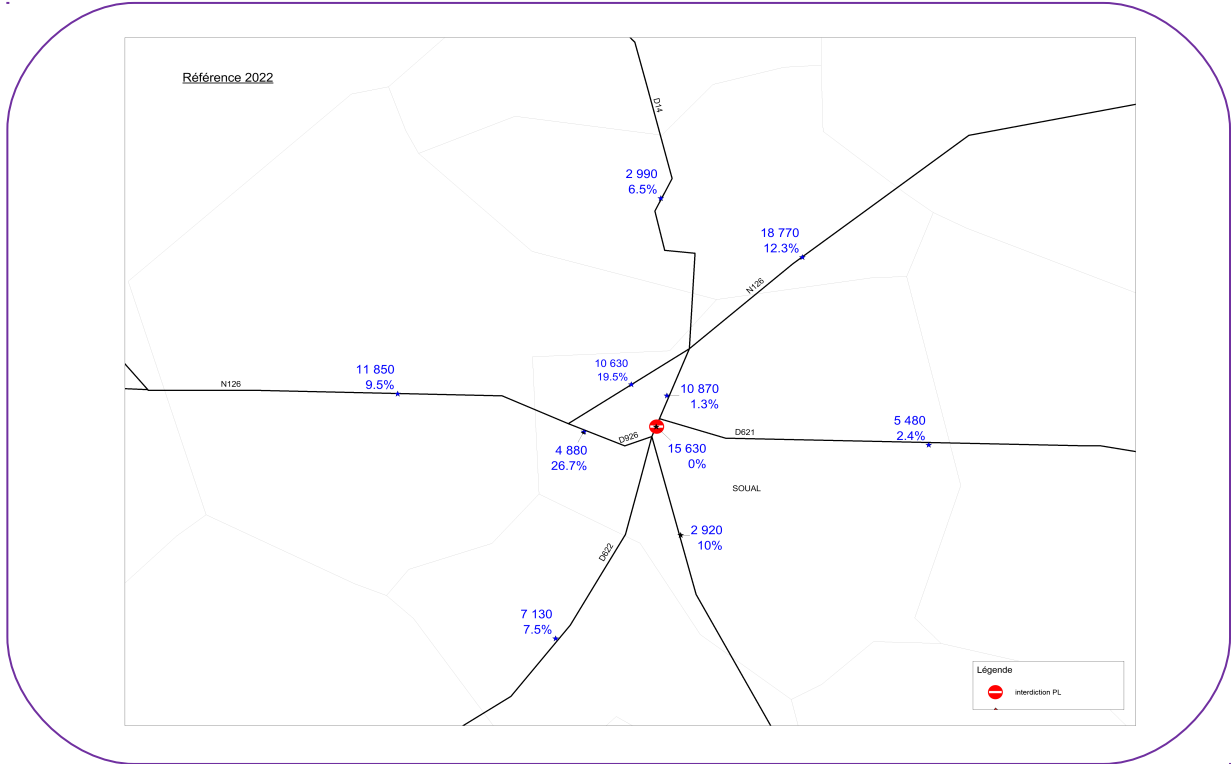
50 % des poids lourds venaient de la montagne noire ou du sud de celle-ci en direction du bassin de Castres - Mazamet ou du Sidobre (mouvement Sud vers Est), le deuxième axe de déplacement prédominant étant Sud vers Nord (28 % des déplacements de la montagne noire vers le Nord du Tarn et plus loin).

Très peu de déplacements (14 %) ne sont en échange qu'avec la zone de Soual (Soual, Lempaut, Saint Avit, Puylaurens).

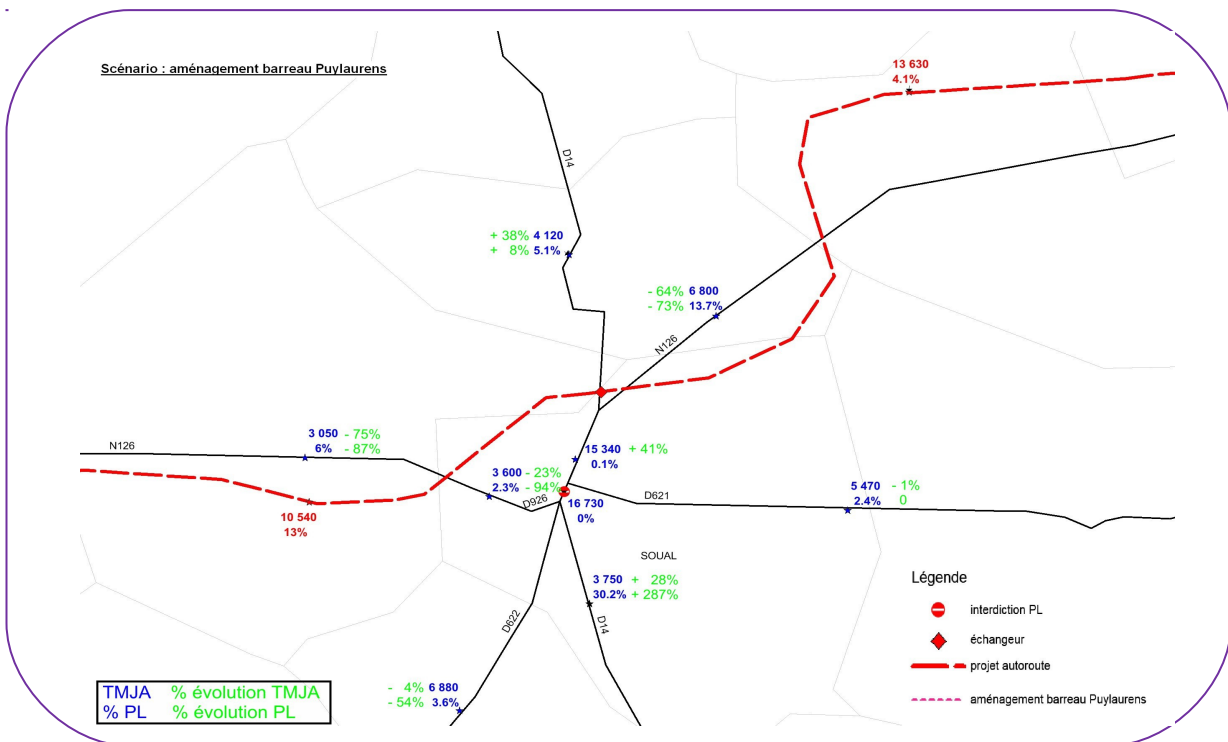
**Par conséquent, la plupart des mouvements poids lourds observés correspondent donc à du trafic de transit du Sud vers Castres ou vers le Nord du Tarn et non à du trafic local.**

# Situation 2022 sans et avec autoroute

Trafic 2022 sans autoroute



Trafic 2022 avec autoroute



Selon les prévisions de trafic après la mise en service de l'autoroute en 2022, le trafic se reporte sur l'autoroute majoritairement avec des trafics tous véhicules de 10 560 (Ouest) à 13 960 (Est de l'échangeur) et poids lourds de respectivement 1 373 et 823.

Au niveau du réseau secondaire, les trafics diminuent sur les RD 926, 621, 622 et la RN 126.

Compte tenu de l'interdiction poids lourds dans le centre de Soual, le nombre de poids lourds y reste très faible, autour de 150 par jour. Mais la circulation globale est de l'ordre de 15 000 véhicules, notamment en raison du positionnement de l'échangeur au Nord - Est du bourg : les usagers venant du Sud et voulant emprunter l'échangeur doivent traverser le centre.

Pour les poids lourds, la réalisation de l'autoroute ne permettra plus le mouvement actuel consistant à emprunter la RD 926 puis RD 622 vers le Sud puisque l'intégration de la déviation de Soual dans le projet d'autoroute conduit à supprimer le carrefour giratoire situé à l'extrémité ouest de la déviation.

## Etude de la proposition de la commune de Soual de créer une déviation de Soual

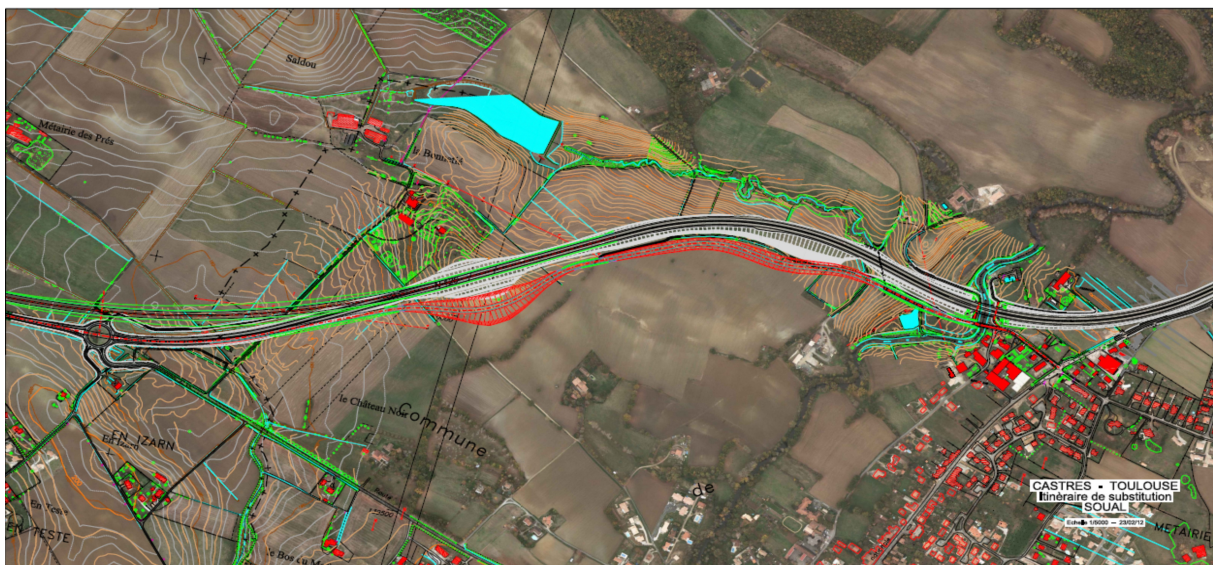
### La proposition de la mairie de Soual : un itinéraire de substitution en parallèle de la déviation actuelle (contournement Ouest)

Lors de la concertation sur les variantes de tracés menée début 2012, monsieur le maire de Soual a demandé que soit étudiée la réalisation d'un itinéraire de substitution en parallèle de la déviation actuelle afin de maintenir les mêmes circulations poids lourds.

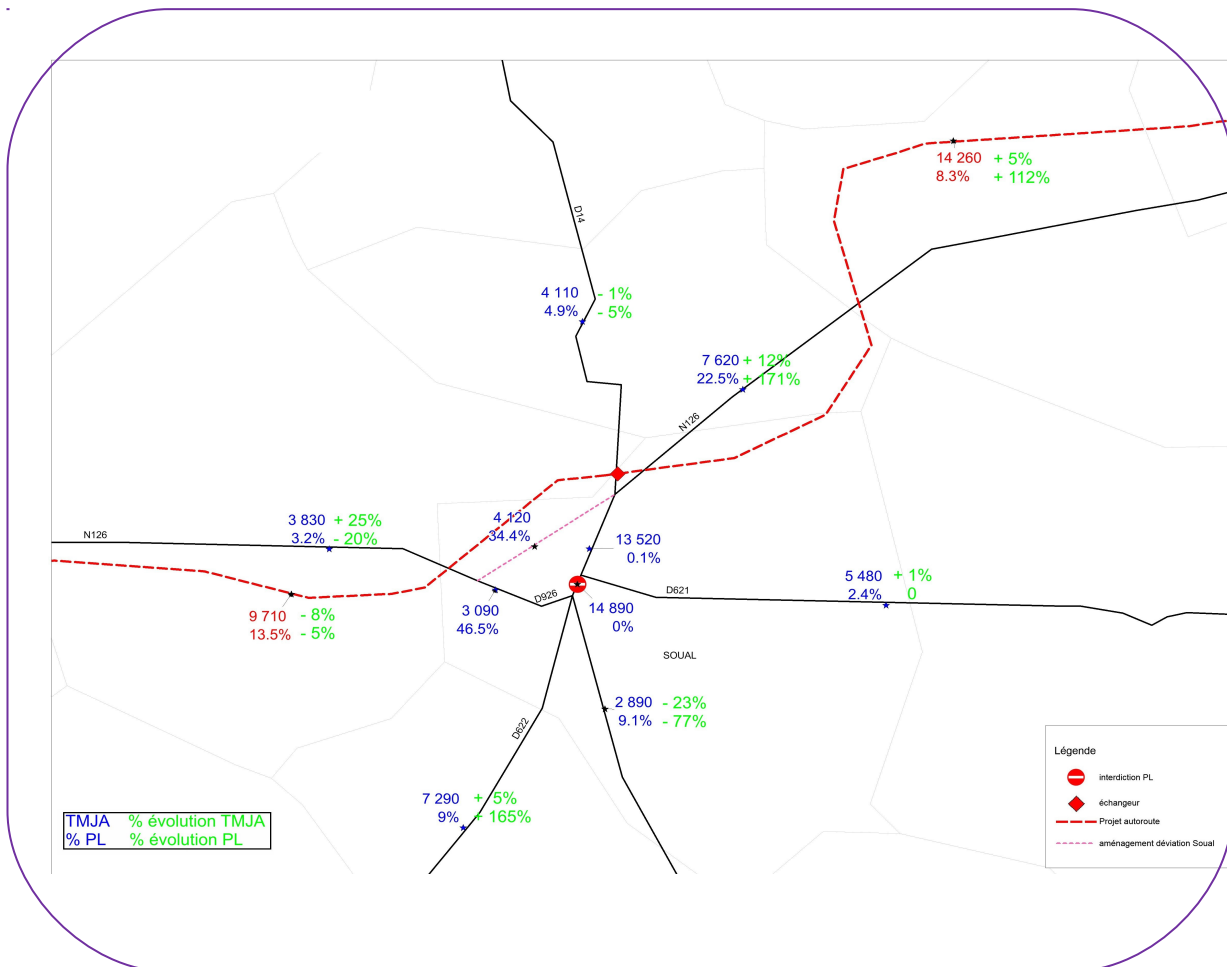
### Les caractéristiques techniques

Cette voie, dont le tracé a été esquissé par les élus de Soual et de la communauté de communes Sor et Agoût en concertation avec la chambre d'agriculture du Tarn, n'est pas réalisable techniquement car elle stabiliserait les talus de la déviation existante, notamment au lieu-dit « La Bonnetié ».

La DREAL a poursuivi les études et propose le déplacement de la voie demandée, pour éviter le talus de la déviation. Cela se traduit par un déblai important, de l'ordre de 15 mètres de haut.



## Les enjeux en terme de trafic et de qualité de vie



Les impacts du contournement sur le trafic local sont une augmentation du trafic poids lourds sur l'autoroute entre Soual Est et Saint Palais (+ 112 %) et une baisse du trafic (- 8 % de véhicules) sur l'autoroute entre Soual et Puylaurens.

Le trafic moyen des poids lourds n'évolue pas dans le centre de Soual.

Le trafic attendu sur le contournement est de 4 120 véhicules dont 34,4 % de poids lourds. Cette voie permet essentiellement aux poids lourds venant de l'Est de rejoindre Revel via la RD 926 et la RD 622, mais également aux véhicules venant de l'Est de rejoindre l'Ouest par la RN 126.

La réalisation de cette déviation a comme conséquence de diminuer le trafic moyen sur l'autoroute de 1,5 %.

Compte tenu de ses caractéristiques géométriques, longeant l'autoroute, la voie a peu d'impacts supplémentaires sur le cadre de vie. Peu de bâtis se situent à proximité.

## Les enjeux agricoles d'un contournement Ouest

L'emprise de la voie demandée, bien supérieure à celle esquissée par les demandeurs, aurait un impact fort sur le foncier agricole, compte tenu d'importants déblais à réaliser.

Le périmètre étudié pour la réalisation d'un itinéraire de substitution à Soual comprend 52 % de sa surface en parcelles agricoles exploitées par 8 exploitations. L'une d'entre elles utilise un bâtiment

agricole situé à l'intérieur de la zone d'étude (exploitation n° 30).

L'activité prédominante est la production céréalière bien que deux exploitations soient basées sur l'élevage de bovins ; l'une en orientation laitière soumise au régime déclaration des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et l'autre en viande au Règlement Sanitaire Départemental.

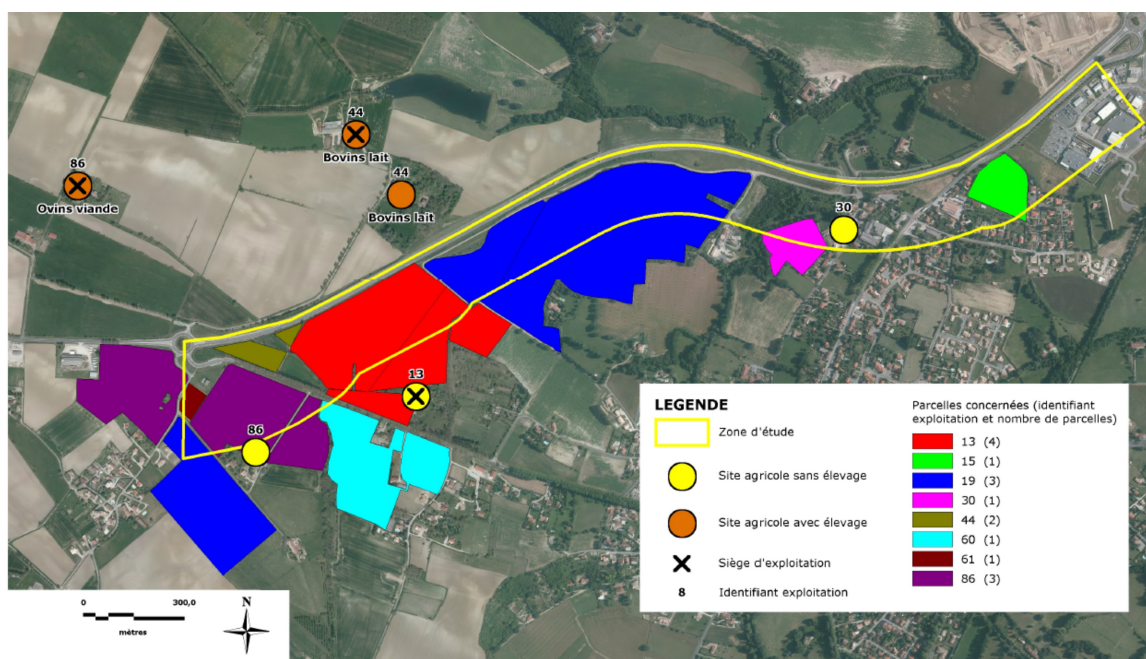
Le secteur est travaillé par des exploitations au profil varié. Bien que la majorité soit en phase de croisière, une exploitation est en fin de carrière (n° 86) et une est dans une logique de gestion patrimoniale du foncier (n° 13). Ces deux dernières, ainsi que celle du n° 60, sont des structures moyennes voire modestes alors que les cinq autres correspondent à des structures dynamiques au regard de la taille des exploitations, des productions réalisées et des projets envisagés.

Les parcelles impactées représentent entre 0,5 % et 100 % de la SAU des exploitations.

Celles-ci sont impactées par le projet de nouvelle infrastructure à des niveaux divers : perte de foncier agricole, perte de bâtiment agricole, perte de surfaces stratégiques (taille des parcelles, potentialités agronomiques, épandage des effluents d'élevage).

En conséquence, il sera nécessaire d'identifier précisément les mesures compensatoires à mettre en œuvre pour limiter l'impact de l'infrastructure routière sur les exploitations concernées et permettre aux exploitants de poursuivre leur activité agricole.

*Illustration 1 : impact de la voie de substitution sur l'agriculture*



## Les enjeux écologiques d'un contournement Ouest

L'enjeu écologique le plus fort est le Sor qui abrite plusieurs espèces patrimoniales de mammifères terrestres, notamment le Campagnol amphibie et la Loutre d'Europe. Ce cours d'eau constitue également un site majeur pour les chauves-souris comme importantes voies de déplacements et de chasse.

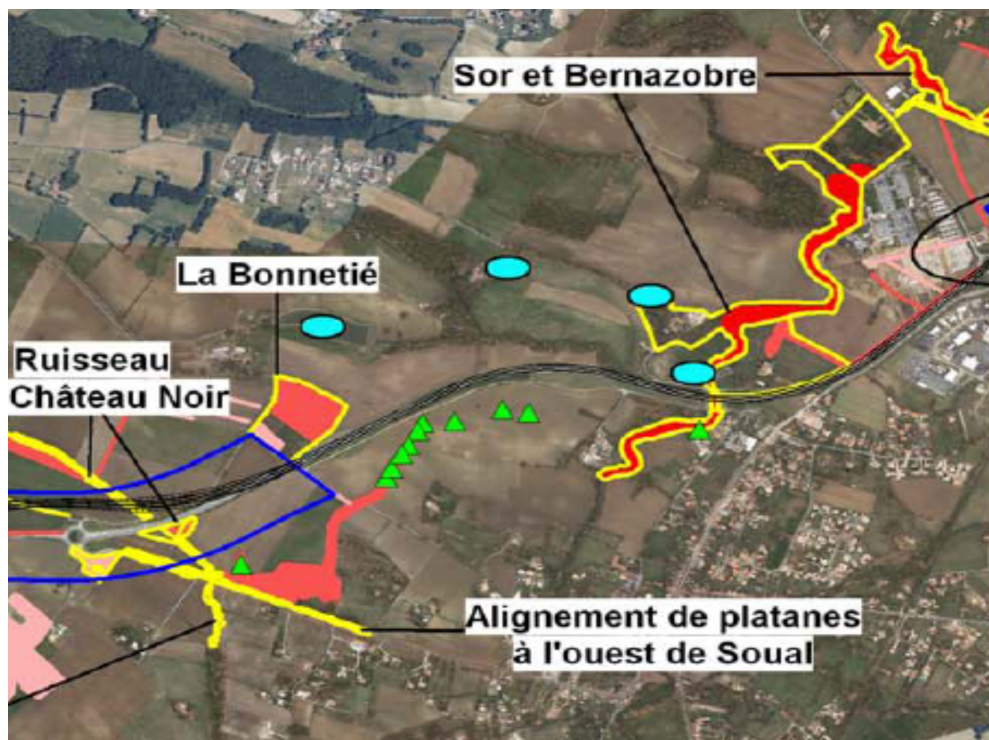
Le contournement Ouest franchirait le site « Ruisseau du Château Noir » qui

- abrite une population d'Agrion de Mercure - espèce de libellule protégée et présentant un

enjeu assez fort

- constitue un habitat du Putois d'Europe
- est utilisé comme voie de déplacement et de chasse par le Minoptère de Scribers, chauve-souris assez rare, inscrite en liste rouge nationale et déterminante au titre de la réactualisation des ZNIEFF<sup>1</sup>

Plusieurs chênes attaqués par le Grand Capricorne, espèce de coléoptère protégé, sont également situés sur le tracé.



### Éléments financiers du contournement Ouest

Le coût de l'aménagement de cette voie qui inclut un déblai important, le franchissement d'un cours d'eau et les carrefours aux extrémités, est évalué en première approche à 9,1 millions d'euros HT - valeur 2020 - pour une longueur de 2,3 km.

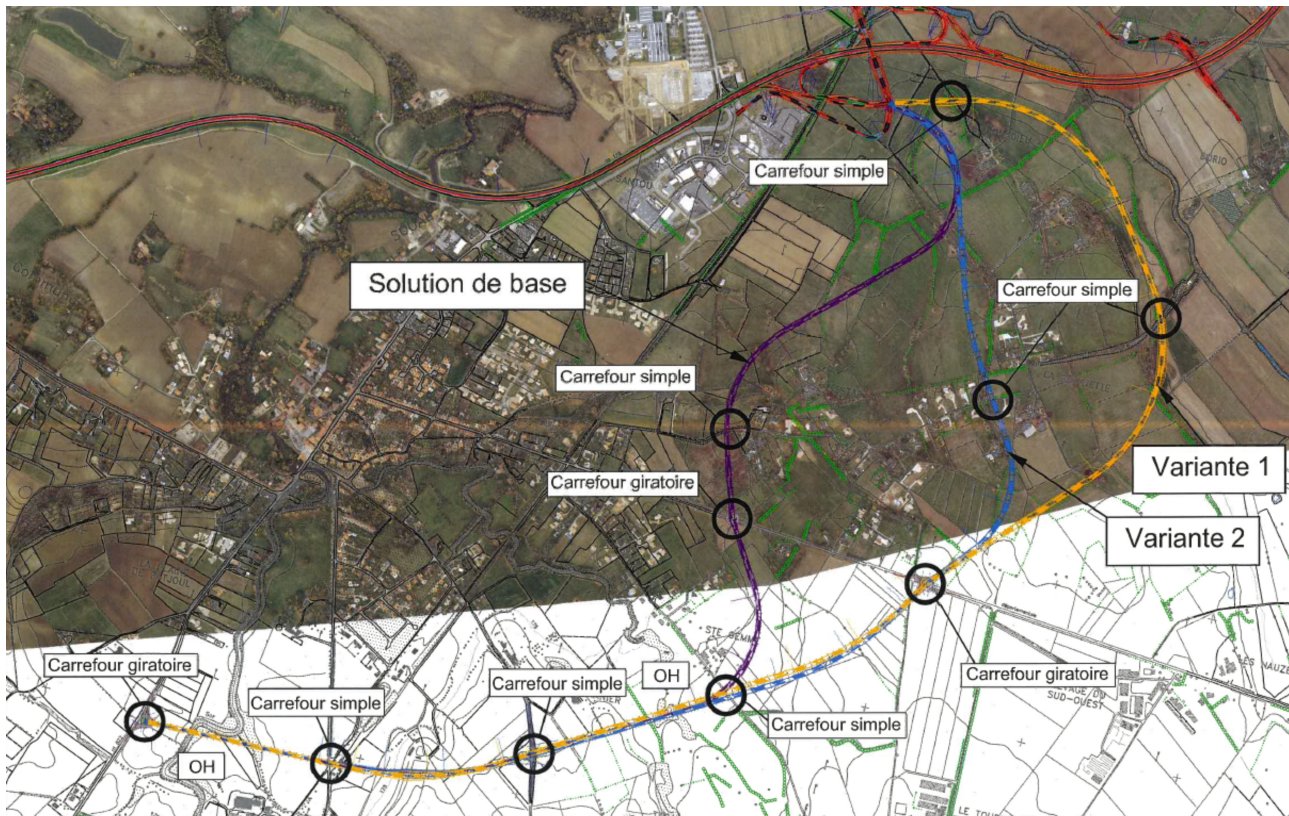
L'impact financier de cet aménagement serait alors d'environ 1 million d'euros HT - valeur 2020 - sur la subvention d'équilibre, sans y inclure le coût des travaux.

L'impact financier total sur la subvention d'équilibre serait d'environ 10 millions d'euros HT – valeur 2020.

<sup>1</sup> Zone naturelle d'intérêt écologique floristique et faunistique



# Contournement Est : recherche d'une alternative



## Les caractéristiques techniques

Trois variantes ont été étudiées en première approche, une étude plus détaillée étant nécessaire pour évaluer davantage les enjeux liés au milieu humain, au milieu physique, à l'environnement. Dans tous les cas, le tracé se situe en zone urbanisée et contourne de plus ou moins loin des zones habitées. Les tracés font environ 3,5 km en tracé neuf et comportent deux rétablissements hydrauliques et plusieurs intersections (carrefours simples ou giratoires).

## Les enjeux agricoles

Pour les trois variantes, le raccordement se fait au niveau de l'échangeur de Soual Est où se situe une exploitation dédiée à l'élevage, déjà fortement impactée par la réalisation de l'échangeur. Les variantes sont essentiellement en milieu naturel (données existantes sur exploitations).

## Les enjeux environnementaux

L'enjeu écologique le plus fort est le Sor, qui abrite plusieurs espèces patrimoniales de mammifères terrestres, notamment le Campagnol amphibie et la Loutre d'Europe. Ce cours d'eau constitue également un site majeur pour les chauves-souris comme importantes voies de déplacements et de chasse.

## Le coût

Le coût de cet aménagement est de 20 à 25 millions d'euros (selon la variante). Considérant ce coût très élevé, les études d'impacts en termes de trafic et de subvention d'équilibre n'ont pas été poursuivies.

# Analyse des différents itinéraires de substitution pour les poids lourds en transit Nord-Sud

La composition des flux poids lourds relevée en juin 2014 est

- Nord du Tarn – Revel
- Castres – Revel

Les paragraphes suivants étudient les itinéraires de substitution possibles pour les poids lourds.



## Pour les trafics Albi Revel

- RD 612 par Réalmont jusqu'à Castres, puis RD 85 : 1h23, 72 km
- RD 84 par Graulhet et Puylaurens : durée du trajet 1h32, 70 km
- RD 612 par Réalmont, rocade de Castres, autoroute et RD 84 par Puylaurens : 1h26, 75 km.

## Pour les trafics Castres-Revel

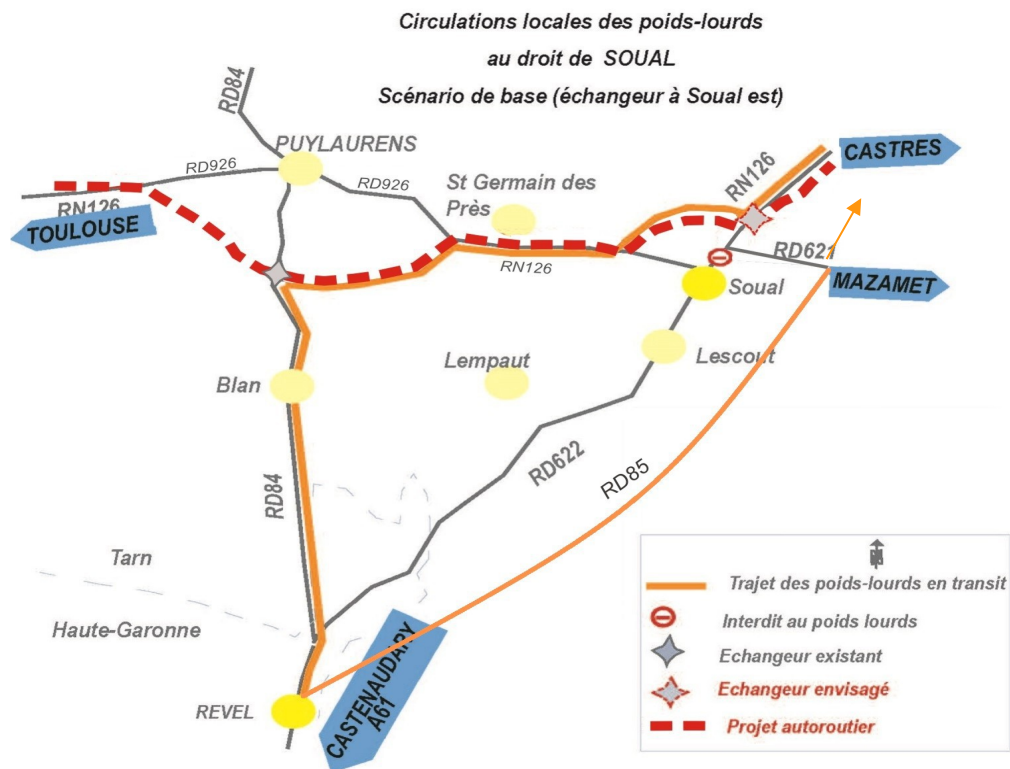
- la RD 85

Il s'agit de l'itinéraire direct entre Castres et Revel. En 2012, les comptages réalisés sur cet axe recensaient environ 200 poids lourds par jour sur cet axe.

La RD 85 passe en périphérie de quelques communes (Dourgnes, Saint Amancet, Sorrèze) mais ne perturbe pas le fonctionnement des centres-villes. Il s'agit d'un itinéraire d'un relief relativement plan, avec une largeur de voirie compatible avec un trafic poids lourds modéré.

Cet itinéraire ne contient pas de sections à péage. Sur un trajet d'environ 30 km entre Revel et Castres, cet itinéraire alternatif rajoute environ 5 km soit 4 minutes de parcours supplémentaire par rapport à un trajet passant par le giratoire Ouest de Soul (trajet d'environ 41 minutes).

Il est de fait adapté au trafic entre Revel et Castres.



# Analyse de l'itinéraire de substitution pour les trafics locaux entre Revel et Soual

Pour les flux Revel - zone d'activités de Soual, l'interdiction de traverser Soual pour les poids lourds et la suppression du giratoire de Soual Ouest, conduit à un allongement de parcours pour le trafic local.

Pour les trajets Revel - Soual Est, le passage par l'échangeur de Puylaurens conduit à un allongement de parcours de moins de 3 km pour les camions sur un trajet d'environ 20 km (entre Revel et le carrefour giratoire situé à l'extrémité Est de la déviation de Soual) soit une augmentation de 15 %. La circulation sur l'autoroute sera moins heurtée que sur la route départementale du fait de l'absence de carrefours, véhicules lents, etc.

Toutefois, l'allongement de parcours devrait se traduire par un surcoût induit par une consommation de carburant supérieure (environ 1,21€<sup>2</sup>) et par l'acquiescement du péage avec un montant moyen de 2,33 €<sup>3</sup> pour les camions.

Pour les entreprises et commerces situés entre Revel et Soual, l'allongement de parcours est plus important puisque les camions doivent passer par le carrefour RD 84 - RD 622. Plus l'entreprise est proche de Soual, plus l'allongement de parcours est important par cet itinéraire.

Pour ces entreprises proches de Soual, l'itinéraire RD 85-RD 621 devient un itinéraire de substitution plus intéressant qui évite le centre de Soual.

## Quelles entreprises entre Soual et Revel et quels flux ?

Le trafic poids lourds concerné par l'utilisation des RD 622 et RD 621 est généré principalement par les carrières situées à Saint Amancet, Dourgne et Sorèze, par le pôle d'activités de La Prade (Soual) et d'En Toulze (Cambounet-sur-le-Sor) et plus ponctuellement par les entreprises du pôle d'activités de Revel.

Une étude a été réalisée par le CETE Sud-Ouest pour analyser le trafic poids lourds potentiellement concerné. Cette étude a permis de mener des entretiens avec les principales entreprises situées sur le pôle d'activités de Soual-En toulze ou se rendant dans ce pôle.

Des entretiens ont été menés avec les entreprises suivantes

- Pôle d'activité de Revel
  - fabrication de meubles (Mark mobilier, Meubles Craman Lagarde,...)
  - meunerie (Grands moulins de Paris)
  - métallerie (métallerie du Sud Ouest)
  - transports de marchandises
- Pôle d'activité de la montagne noire
  - carrières et extraction de matériaux : CEMEX, SECAM, CMN
- Pôle d'activité de Soual En Toulze

<sup>2</sup> Avec une consommation de 35 litres pour 100 km et un coût de 1,1506 € / litre (prix DIREM du gazole à la pompe hors TVA en semaine 36 année 2013, soit le coût le plus élevé sur une année glissante de mai 2013 à mai 2014 ; <http://www.cnr.fr/Publications-CNR/Historique-du-prix-du-gazole-hors-T.V.A.>)

<sup>3</sup> Avec un péage de 0,22 € TTC / km hypothèse de coût du péage retenue par le maître d'ouvrage

- laboratoire Pierre Fabre
- Brico dépôt
- magasin Super U
- Entreprise de transport TIT
- entreprise PAC
- transports de marchandises : TRAXMAX

Cette étude a permis de mieux appréhender les flux vraiment locaux :

- pour ces entreprises, une petite partie des trajets seulement peut être perturbée par l'aménagement de l'autoroute (accès depuis le Sud à Soual Est)
- l'étude identifie une gêne possible pour :
  - le transport des matériaux de carrières de la montagne noire vers la RN 126 Est : environ 50 poids lourds par jour
  - l'expédition de farine de Revel vers Castres (2 à 3 poids lourds par jour)
  - les activités de transporteurs locaux (Revel ou Soual) qui transportent pour le compte des entreprises locales citées au dessus : 10 à 15 poids lourds par jour (déjà comptabilisé)

De ce fait, les entreprises locales les plus pénalisées sont les carrières et les transporteurs locaux travaillant pour elles. Le trafic poids lourds réellement impacté est estimé à environ 60 poids lourds.

## Conclusion de la DREAL

L'étude des circulations locales dans le secteur de Soual a montré que quelle que soit l'option étudiée, avec ou sans l'autoroute les impacts tous véhicules sur le trafic local dans le centre de Soual sont minimales (secteur actuellement concerné par l'interdiction de circulation des poids lourds).

Le trafic poids lourds à Soual est essentiellement un trafic de transit, qui s'est déjà adapté à l'interdiction de traverser le bourg de Soual.

Les poids lourds en transit ou en échange local ont le choix entre plusieurs itinéraires alternatifs. Il existe deux principaux itinéraires de substitution pour rétablir les flux poids lourds :

- la RD84 puis autoroute à partir de l'échangeur de Puylaurens
- RD85 de Revel à Castres.

Les enjeux environnementaux et les impacts financiers en termes de coût de travaux et d'impact sur la subvention d'équilibre de la création d'une déviation conduisent à retenir la solution de base étudiée dans le projet autoroutier soumis à l'enquête publique.

L'analyse a également montré que l'aménagement d'une déviation pourrait être réalisé indépendamment du projet d'autoroute et sans impact sur l'économie générale de l'appel d'offre de concession.